

PF確立、陸とつなぐ

—BEMACでのデジタル化に関する取り組みを聞きたい。

「決して止まらない船を実現するため、船舶が健全に運航し続けられる概念『MaSSA (the Maintenance system for Soundness Sailing & Abilita)』を船舶ビジネスのプラットフォーム(PF)として確立していきたいと考えている。そのため、まず、日本の海事産業に関するデータ共有基盤『IoS (船のインターネット化) オープンプラットフォーム(IOS-OP)』のShipDCプラットフォームプロバイダーとして船内データのISO (国際標準化機構) 規格に適応した『BEMAC IoT Data Service』を開発した。そして船内で蓄積された情報を基にリスクを『察知』して『回避』し、トラブルが発生した場合は迅速に機能の『回復』を支援していく。船員支援のアプリケーションを数多く作っていく」

「第1段階となるMaSSA-Onlineのアプリケーションとして『WAD ATSUMI』を2020年にリリースする。エンジンモニターでは1つの

MariTech × ShipDC

9 小田雅人BEMAC社長

海事未来図



おだ・まさと 91(平成3)年明大政経卒、カリフォルニア大サンタバーバラ校に留学。92年三菱電機名古屋製作所入社、95年渦潮電機(現BEMAC)入社、04年副社長、06年6月から現職。愛媛県今治市出身。51歳。

「止まらない船」実現へ

画面で船舶の状況を把握し、メニューを切り替えることでデータの比較や劣化の部分を見ることが出来る。オリジナルのアラート条件をセッティングして常時監視することも可能だ。21年以降にリリースするAI(人工知能)支援アプリケーションでは、機器トラブルやヒューマンエラー、航路選択など

にも対応していきたい」

—会員組織のIOS-OPコンソーシアム参画の狙いは。

「船上プラットフォームを確立して、陸上とつなげることが全ての狙い。そのためには船と陸のインフラが連携をこめて、1隻から始まり、1000隻、2000隻と船舶情報を

収集できる船舶を拡大しなければならぬ。この大量の船舶情報の収集と活用によって、関係する全責が恩恵を得られる領域としなくてはならない」

「しかし、船員支援のアプリケーションを一つ開発するのにも数千円以上コストと労力がかかる。従って、このシステムによって実際に船員何人を削減できる、年間のコストをいくら削減できるといった具体的な効果を実現していくことで、価値に見合う、互いがウィンウィンとなるビジネスへ作り上げていく必要がある」

—日本のデジタル化の現状をどう

考えるか。

「中国の場合、欧州の巨大なインターネットがシステムの基本設計から調達まで行っている例がある。日本は、造船所が実質的なインターネットとして機能してきた。欧州に対抗するためには、日本の船用メーカー同士がシステムの統合やプロトコル(手順)

の公開、そしてデジタルツイン(船体構造などの仮想空間での再現)技術を活用した仮想新船開発といった横の連携による日本式システムインターネットを行わなくてはならない」

「造船に関しても、大型の船型は中国、韓国の造船所に移行し、国内造船所は小型化が進んでいる。今後、ますます差が広がるという危機感がある。巻き返すためにも早急にインターネットが必要。デジタル化の流れに足を踏み出していけないと、一歩遅れてしまうと大変なことになる」

協調と競争、めりはり

—海事クラスターで協調を進めていくという点か。

「協調するところと競争するところ、めりはりを付けていくことが重要。例えば、パートナーとしてどこがふさわしいのか、船上での不稼働を回避する上でどのような知恵を共有していくか、実際の技術情報の連携をどう取るのかといった点だ。競争部分ではアプリケーションの開発や情報を活用した新たなサービス事業の拡充で、自社のな色を出していく」

■2面に続く